Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 10 (1934)

Heft: 6

Artikel: Kometen des Geldes [Fortsetzung]

Autor: Elbogen, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-754491

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DES GELDES

VON PAUL ELBOGEN Copyright 1933 by Elbemühl-Verlag, Wien-Leipzig

Strousberg hatte, begünstigt von Karl I. von Rumänien, einem Prinzen von Hohenzollern-Sigmaringen, der 1866 König geworden war, den Bau der rumänischen Bahnen übernommen, der ersten, fern von europäischer Zivilisation. Und wie Napoleon in Afrika nicht nur die ersten großen Niederlagen eiltt, sondern in «barberischer» Atmosphäre auch die erste große Blutschuld auf sich lud (durch die grausame Tötung der Gefangenen), so wurden die Bahnen im unzivilisierten Osten für Strousberg das erste Debakel und sein Verhalten beim Bahnbau kann als seine «Hydrs» in Sinne der griechischen Tragödie gewertet werden. Tausende von kleinen Leuten in Deutschland hatten die Obligationen der rumänischen Bahnen, für die von Strousberg und den Banken ungeheure Reklame gemacht worden war, mit ihren Ersparnissen erworben, da man ihnen siehen und ein halbes Prozent geboten hatte. Tausende sahen aufgeregt und von Tag zu Tag ängstlicher in die Zeitungen, die von der Vergeudung der sechzig Millionen Taler in Rumänien zu berichten wußten. Dem Erfolgreichen darf nichts mißlingen. Strousberg hatte sich auf ein Gebiet — im wahrsten Sinne — begeben, das er nicht kannte und handelte nun dort wie auf vertrautem Terrain. Er war ein Mann der Gewalt, «kein Rechner und Sparer», er war gewohnt, alle seine Anordnungen sofort befolgt zu sehen — Naturcreignisse, Widerstände, die vom Menschen herkamen, durfte es für ihn nicht geben. Als der Orkan 1868 seine böhmischen Waldungen umgerissen, mehrere Kamine, eine Halle und eine Brennerei zerstört hatte, war er mit einem Achselzucken darüber hinweggegangen, hatte dann ein Sägewerk bauen lassen, um die Holzmassen zu verwerten. Aber all dies war mit Händen greifbar, mit Augen sichtbar gewesen. Was dort shinten, weit, in der Türkeis vorging, war so unkontrollierbar, daß es für Strousberg von Anfang an wohl bagatellisiert wurde. Und wenn die Angriffe, die man gegen ihn richtete, überhaupt Substanz hatten, dann für den Fall des serumänischen Geschäftens». Die Strousbergschen lingenieure waren nach Rumänier hen der fel

Flotten über das Schwarze Meer und dann auf Tausenden von Ochsengespannen herangeschafft werden. Straßen waren entweder gar nicht vorhanden oder in einem Zustand, der sie unbenützbar machte. Viehseuchen und Katastrophen aller Art, nicht zuletzt die Faulheit und passive Resistenz der Arbeiter, warfen den Bau oft auf Wochen und Monate zurück. «Als Beispiel erwähne ich», schreibt der Bauhert, «daß das Landen und Transportieren zweier Lokomotiven . . mich 25 000 Fr. kostete . . . wenn einem Bauern ein Wagen brach, der zufällig mit Brückenteilen beladen war, so hatte ich wochenlang zu warten . . . die Montierung kostete mich gerade das Schsfache wie in Preußen . . » Daß Strousberg in dreizehn Monaten bei all diesen Unbilden 600 km bauen konnte, ein fast unglaubliches Ergebnis, wog um so weniger, als durch einen Mißgriff die große Kampagne gegen ihn einsetzte. Er hatte nämlich nach anderen, und nachdem er mehrmals selbst «unten» gewesen war, einen Freund als Generalbevollmächtigten nach Rumänien gesandt, der sich dort mehr als unbeliebt machte. Man muß die Schilderungen Eingeweihter lesen, um zu verstehen, was dieser größenwahnsninge Herr Theodor Rauschning verdarb. Strousberg sagt hierüber selbsterkennend: «Mein Freund, ohne es zu beabsichtigen, erschien brüsk in seinem Wesen, er fühlte und äußerte wohl auch eine gewisse Geringschätzung für die dortigen Zustände und Bevölkerung. Dies steigerte die Unpopularität der Deutschen . . . » Aber erst, als er den Korrespondenten der Wiener «Neuen Freien Presse», der ihn bekämpfte, durch seine Bezichungen zu einem rumänischen Minister nach bekannten balkanischen Methoden ausweisen ließ, begann der wilde Kampf gegen Strousberg. Zeitungen, die eben noch die Ankündigungen der Obligationen mit großem Tamtam und Lobeshymmen gebracht hatten, fielen nun über den Blussauger Strousberg, er, dem die kleinen Sparer ihr Geld anvertraut hatten. Broschüren erschienen, Flugschriften aller Art, in denen wahre und meist unwahre Anschuldigungen gegen ihn vorgebracht wurden. Um von der Rücksich Flotten über das Schwarze Meer und dann auf Tausen

Copreight 1933 by Elbemühl-Verlag, Wien-Leipzig

Hunderte von Bagatellklagen der einzelnen kleinen Obligationenbesitzer sollen, wie die weißen Ameisen einen Urwaldbaum, den Koloß stürzen helfen, es werden eigene Kammern in der Sache: rumänische Bahnen eingerichtet, ganze Anwaltsbüros beschäftigen sich mit nichts anderem, ja, es werden — wir sind in Deutschland — Vereine der Obligationeninhaber gegründet. Rumänien schätzt die schon gebauten Strecken sehr niedrig, die noch zu bauenden unverhältnismäßig hoch ein und will die Obligationen auf dieser ungesunden Basis einlösen; Strousberg, der Tag und Nacht um seine Existenz kämpft, schlägt seinen Mitkonzessionären, dem Herzog von Ruibes, dem Grafen Lehndorf, dem Herzog von Ruiber, mehr als einmal vor, sein Vermögen zur Verfügung zu stellen — die Herren wollen das nicht annehmen, vielleicht fürchten sie, man würde dann auch auf ihren Besitz zurückgreifen. Endlich, im Oktober 1871, kurz vor der glücklichen Beendigung des Krieges löst ein Konsortium: Discontogesellschaft-Bleichröder, die ganze Frage in der Weise, daß von 63 Millionen Talern 52 Millionen gerettet und so das Publikum beruhigt werden kann. Strousberg erleidet größten Schaden, da er nicht die Hälfte seiner investierten Beträge zurückbekommt. Im Frühjahr 1872 gibt er die Verwaltung eines Bahnnetzes von fast 1000 km aus der Hand und zahlt 6 Millionen Taler, zu welchem Zwecke er seine Posener Güter und die Zeche «Glückauf» verkaufen und verschiedene Besitzungen verpfänden muß. Die rumänischen Bahnen sind — um bei unseren Vergleich zu bleiben — seine Schlacht bei Leipzig, die erste große Warnung vor dem letzten Ende.

Aber, so sonderbar es klingen mag, die Zeit der großen Spekulationen, wenn auch nicht die Strousbergs, sondern anderer und weniger gefestigter Existenzen, begann erst nach dem gewonnenen Kriege, eine Zeit, die in ihrer völligen Auflösung aller gesellschaftlichen und traditionellen Bindungen, ihrem Geldrausch, ihrem unberechenbaren Auf und Ab der Mächte, jedem Menschen unserer Zeit seit den Inflat

in Preusen mehr Aktengeseissnarten als in dem Vergangenen Jahrhundert.

Strousberg lebte zu Beginn des Jahres auf Zbirow. Eben hatte ein Hochwasser seine Hochöfen in Franzenstal bei Zbirow so zerstört, daß sie nicht mehr aufgebaut werden konnten, eben noch war er «mit einem blauen Auge» aus dem rumänischen Unglück davongekommen, als eine neue und neuartige unheimliche Gefahr ihn bedrohte: der Abgeordnete Eduard Lasker, Führer der nationalliberalen Partei, ausgezeichneter Debatter und unachsichtlicher Frondeur, begann im Januar 1873 eine Reihe von Reden im Abgeordnetenhaus, die im allgemeinen gegen den Gründungsschwindel, im besonderen gegen seine Begünstigung durch den Handelsminister Graf Itzenplitz, einen Geheimrat Wagener, dann aber auch gegen Strousberg selbst gerichtet waren. Hier sprach ein Einzelheiten informierter, wenn auch — wie sich später zeigte — nicht in allem richtig informierter Mann, dem der Vorwurf antisemitischer Gehässigkeit erspart bleiben mußte, da er selbst aus ähnlichem Kreise stammte wie

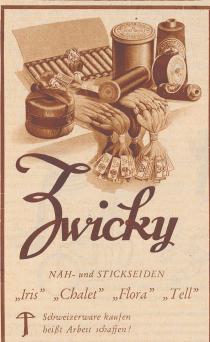
Strousberg. Die Reden zwischen Januar und Februar — eine von ihnen dauerte zwei und eine halbe Stunde — erregten ungeheures Aufsehen, was man verstehen kann, wenn man eine Stelle aus der ersten von ihnen hört, in der zum ersten Male die Dinge öffentlich und sozusagen ex cathedra schonungslos und nicht ohne einige Sensationslust beim Namen genannt wurden. Am 14. Januar sagte Lasker unter anderem:

«... Aber, meine Herren, es wechselt diese Gunst und Ungunst; es wechseln auch die Systeme. Es ist mir glaubhaft versichert worden, daß diejenige Kalamität, die der Handelsminister als solche bezeichnet hat, von ihm selbst großgezogen ist (hört!), die Kalamität unter dem Namen Strousberg, die Blüte des Herrn Strousberg (hört, hört!), und daß dieser Mann zu einer gewissen Macht hat in Preußen kommen können und leider auch zu einem Beispiele, das soll durch den Handelsminister veranlaßt sein (hört, hört! Unruhe). Als Strousberg noch ein kleiner Mann war und Bedürfnis hatte, auf Haupt- und Nebenwegen seine Vorteile zu suchen, da hat er seine best Stütze und Unterstützung im Handelsministerium bekommen (hört!). Es ist bekannt, daß Herr Strousberg sich gerühmt hat, Wege genug offen zu haben, um zu seinen Wünschen zu kommen. Ich will dies im einzelnen nicht untersuchen, aber es ist mir von glaubwürdigen Zeugen mitgeteilt worden, von Zeugen, gegen deren Glaubwürdigkeit auch der Handelsminister nichts auszusetzen haben wird, daß er, der Handelsminister, persönlich die Unter-

nehmungen des Hrn. Strousberg als em sehr nachahmenswertes Beispiel angepriesen hat (hört, hört!), daß er den Herrn Strousberg mit der ganzen Art seines Bauens und seiner Handlungsweise wie einen in Preußen aufgehenden Stern — vielleicht nicht so dichterisch, aber der Tatsache nach — bezeichnet hat —, daß er dem Herrn Strousberg Konzessionen zu den besten Bahnen abgegeben hat, die nur deshalb minder einträglich gewesen sind, weil Herr Strousberg nach seiner ganzen Art und Weise zu bauen Ueberkosten verursacht und dadurch an sich sehr rentable Bahnen zu unlohnenden gemacht hat ...» So ging es stundenlang weiter, genauen Daten folgten offene oder angedeutete Anschuldigungen von Bestechungen, das «System» wurde zerpflückt, Strousberg manche wahre und unzählige falsche Verfehlungen nachgewiesen. Die Wirkung auf Strousberg — ihre psychologische kennen wir nicht — die äußere Wirkung dieser Florettstöße einer zielsicheren Hand war die, daß der Angegriffene nach dem Sturz des Ministers Itzenplitz und Wageners Abgang es vorzog, eine Zeit in London das Abfluten der Wogen abzuwarten. In England hatte er auch Zeit und Muße, sein Antwerpener Unternehmen weiterzuführen und neue Bahnbauten zu übernehmen. Da aber brach in Wien im Frühling, an dem berüchtigten schwarzen Freitags», mit dem «Krach» der Börse der ganze Gründungsschwindel zusammen und Strousberg mußte nach Berlin, um seine Angelegenheiten aus nächster Nähe führen zu können. Er merkte sofort, daß ihm ein feindlicher Wind entgegen

blies. Die «Oberen» hatten Angst bekommen: Staatsbeamte waren durch das Schidsal des Ministers vorsichtig geworden, Kapitalisten dröhnte das Getöse des rumänischen Eisenbahnunfalls in den Ohren, und obwohl Strousberg Lasker scherzhaft mit dem L seines Namens am Schlusse: «Aaskerl» nennen hörte, fühlte er doch die gegen ihn wirkende Stimmung: Seine Bahn Hannover—Altenbeken verweigerte die Zahlung von eineinhalb Millonen Tallern und Strousberg mußte fürs erste seine Bildergalerie verkaufen — man kann sich denken, wie sehweren Herzens — für die Summe von 800 000 Talern. Aber nun schlich heran, was auch nur irgendeinen Anspruch konstruieren konnte: die Norddeutsche Bank, die Berliner Handelsgesellschaft und verschiedene Geschäftsfreunde klagten eine Summe von 850 000 Talern ein, z. T. durchaus zweifelhafte Forderungen. Aber Strousberg — die Stimmung verschlechterte sich von Woche zu Woche — verlor alle Prozesse, zumal er nach einem Ministerwechsel in Belgien sein Antwerpener Geschäft lquidieren mußte. Das Publikum, nach dem Wiener «Krach» mehr als nervös geworden, verkaufte alle Effekten und Strousbergs Aktien wurden stark entwertet. Immerhin vermochte sich der ungeheure Bau seiner Unternehnungen, abbröckelnd, zersetzt, morschend und zerstückelt, noch immer aufrechtzuerhalten, da der Kern: die Bergwerke, Fabriken und Güter nicht angegriffen werden konnten und gesund blieben. konnten und gesund blieben.







Zu Beginn des Jahres 1874 hatte Strousberg die Kata-strophen der letzten Jahre überwunden, den rumänischen Aderlaß, den Blutverlust durch das Duell mit Lasker, die

Aderlaß, den Blurverlust durch das Duell mit Lasker, die Schwächung des «Krachs», und begann rekonvaleszierend mit ineuer Kraft sein Leben und seine Geschäfte zu ordnen und weiterzuführen, als oh nichts geschehen wäre. Er trat, um seine Bahn Brest—Grajewo zu sanieren, mit der Moskauer Kommerz-Leibank in Verbindung.
Rußland, und in Rußland Moskau, in dem europäische Verkehrssiten, europäische Zivilisation galten und doch nicht galten, hatte schon Napoleon den ersten Bärenprankenhieb versetzt, es wirde auch Strousbergs Untretagn verschulden. Die russische Bank gewährte ein größeres Darlehen, nachdem zu Beginn des Jahres 1874 Strousbergs Vermögen auf 10 548-936 Talen geschätzt worden war. Nun kaftre er, wie in alten Zeiten, die Prag-Wiener Aktiengesellschaft für Waggon- und Eisenbahnbedarf, die während des «Krachs» in Konkturs gestaten war, bald darauf die Elbinger Waggonfabrik, baute die Waagtalbahn und übernahm den Bau seiner größten Bahn, von Paris nach Narbonne ans Mittelmeer, für 600 Millionen Franes, mit allen Rechten.
Zwischendurch gabe schrächker, aber wohlinformierter Hert Glagau uröffentlichte in der "Garrealhaube- eine Reihe von Artikeln gegen Strousberg, in denen allerdings auch Lasker und im allgemeinen alle Gründer befehet wurden. Wir zitieren einige Stellen, auf die Strousberg in seinen Memoiren erwiderte. Glagau hatte gesagt: «... Lim goldener Schlüssel öffnet jede Tür, in jedem Bureau war Strousberg bekannt, in jeder Behörde, bis zu den Ministern hinauf, hatte er seine Freunde und Gönner ... Verschieden höhe Beamte mußten um seinerwillen ihren Abschied nehmen. In der Tat kaufte Strousberg alle, das der ein eine Gefäligkeit empfangen. ... Selbst in den zahllosen Fällen, wo ich Beamte durch Anstellungen sein offense Gehemins, zuletzt kaufte er den hohen Adel ... schrößer der her verursachten has solchem eine Gefäligkeit empfangen. ... Selbst in den zahllosen Fällen, wo ich Beamte durch Anstellungen eine Geselbsaften und sonst (1) größe beinste zu leisten im steh zu gegenen hehr auch nicht zu euter a

biger, Strousberg versucht, sie zu vertrösten, bis die neue Hilfe aus Moskau komme. Endlich entschließt er sich, selbst nach Rußland zu fahren, da man ihn mit der sicheren Zusage auf Hilfe nach Moskau berufen hat. Er kommt in Moskau an — eben ist eine große Banken-krise ausgebrochen, eine Untersuchung auch gegen die Moskauer Kommerz-Leibhank im Zuge. Moskau wbrennte, Strousberg fährt sofort davon, um zu retten, was zu retten ist, wendet sich nach Petersburg, will von dort so rasch als möglich nach Hause kommen — aber in Petersburg wird er, echt russisch, völlig widerrechtlich verhaftet und nach Moskau geschickt, wo er erst den angeblichen Grund seiner Verhaftung erfährt: er habe die Direktoren der Bank bestochen und zu übermäßigem Kredit veranlaßt, wodurch die Bank in Schwierigkeiten gekommen sei. Wer diese absurde Anklage veranlaßt, wird man wöhl niemals erfahren, sie wird jedenfalls jahrelang mit asäntischer Brutalität aufrechterhalten. Wenn der Löwe am Boden liegt, wagen es auch die Feigsten, auf ihn loszuschlagen. Man erinnert sich an den Steinhagel gegen Napoleons Kutsche, da er nach Elba gebracht wurde. Hören wir ein Wort Strousbergs, das überheblich scheint, aber seine ganze Bitterkeit gegen eine Menschheit ausdrückt, die ihm jahrzehntelang zujubelte, um ihn und sich selbst dann von einem Tag auf den anderen zu verleugnen: «Ich hätte darauf gefaßt sein müssen, daß es mir hier (in Deutschland) gehen mußte wie Gulliver unter den Liliputanern. Seine Dimensionen erschreckten die Einwohner und . . . daher knebelten sie ihn . . mit unzähligen kleinen Mitteln, so daß er ihnen nicht gefährlich werden konnte.» Frau Strousberg sprach bei Bismarek vor, um ihren Gatten zu befreien – vergeblicht Angeblich wurden auch einige lahme dijplomatische Schritte unternommen, die natürlich gar kein Ergebnis hatten. Zwei Jahre blieb Strousberg in Haft. Unterdessen sanken auch noch die letzten Grundmauern seiner Unternehmungen allmählich oder mit Getöse in sich zusammen. Seine Bahnen, seine Industrien in Oesterreich und Preußen

geblieben war.

Die Strousbergsche Familie selbst wohnte in einer bescheidenen Mietswohnung in der Keithstraße. Zu allem Unglück, das den alternden Mann traf, erkrankte sein Lieblingssohn an Schwindsucht, und man sandte ihn mit dem letzten Geld — das «Kleine Journal» mußte bald verkauft werden — in Begleitung des Romanciers Ebers nach Aegypten, wo Arthur aber nicht mehr genesen konnte. Strousberg, der vielleicht nun erst erkannte, daß alle Anstrengung, sich aus der Lawine noch einmal herauszuarbeiten, vergeblich war, bestellte einen Sarkophag bei Begas, der aber nicht mehr bezahlt werden konnte. Erinnert nicht auch dieser Schmerz des «verbannten» Vaters an den Napoleons auf der fernen Insel um seinen ihm entfremdeten Sohn?

Die Wohnung in der Keithstraße wurde versiegelt und

ihm entfremdeten Sohn?

Die Wohnung in der Keithstraße wurde versiegelt und Strousberg brachte seine Familie nach England, wo er ohne große Hoffnungen, erschöpft und daher ohne Erfolg, noch einmal zu arbeiten versuchte.

Der letzte Akt des «moralischen» Dramas beginne; der Vorhang hebe sich und lasse zwei kleine Zimmer, Taubenstraße Nr. 40, in Berlin sehen, wo einem alten Mann von einer seiner ehemaligen Köchninne ein Quartier angeboten worden war. Dort lebte er, der mit leichter Hand Hunderttausende für Almosen und Armenspeisungen aus-

gegeben hat, vereinsamt, verstummt, verbittert, angeblich an einem großen Werke schreibend, in Wahrheit wohl zu müde und enttäuscht, um irgend etwas außer den all-

zu müde und enttäuscht, um irgend etwas außer den alltäglichen Verrichtungen zu beginnen, in größkem Elend, dort erfährt er den Tod seiner zarten und gütigen Frau, die am 13. September 1882 in London gestorben ist.

Erst zwei Jahre später, da.er spät nachts seine Koffer packt, um zu seinem Schwiegersohn, dem Grafen Kleist, in die Nähe von Bromberg zu fahren, wird er selbst von solch quälendem Leben der Untätigkeit erlöst. In seinem Nekrolog in der «Vossischen Zeitung» steht keine Silbe von seinem Ruin, seine Verdienste um den deutschen Bahnbau, die deutsche Industrie werden rühmend hervorsehoben. Und es gibt tags darauf sogar eine Liste der wenigen anständigen Menschen, die sich trotz allem nicht haben abhalten lassen, den toten «Eisenbahnkönig» auf seinem letzten Wege zu begleiten.

Stinnes

das Genie ohne Privatleben

Der Berliner Börsenwitz: «Stinnes? Unbekannt!», zu einer Zeit entstanden, da diesem Manne beinahe die ganze europäische Industrie hörig war, ist ein Symbol: Wohl noch niemals in der Geschichte der Wirtschaft konnte über einen ihrer Führer so wenig Menschliches — im guten oder schlimmen Sinne — ausgesagt werden. Hierzu stimmt auch, daß es zwar zwei große Werke über Stinnes gibt, von denen aber das eine — von dem Franzosen Gaston Raphael — bei aller Objektivität, zweifellos zugunsten des Dargestellten färbt (zumal es ne einem, dem Stinnes-Konzern angehörigen Verlag erschienen ist), und das andere, großartiges statistisches Standardwerk, ebenso einseitig (wenn auch berechtigt) vor allem und in allem den ausbeuterischen Unternehmer zu sehen sucht. Der Grund für solches «Schwanken» des «Charakterbildes» scheint aber weniger «der Parteien schaenen ist), und das andere, grönstrüges stantscheres Standardwerk, ebenso einseitig (wenn auch berechtigt) vor allem und in allem den ausbeuterischen Unternehmer zu sehen sucht. Der Grund für solches «Schwanken» des «Charakterbildes» scheint aber weniger «der Parteien Haß und Gunst» zu sein, als einfach Tatsache, daß Hugo Stinnes so gut wie kein Privatleben führte, das irgendwelche Angriffsflächen oder Handhaben bot: er besaß keine Sammlungen, keine Paläste, keine Jachten, hatte keine kleinen oder großen Ties, wie die meisten reichen Leute, seine Rittergüter wurden ausschließlich der Wälder wegen gekauft, ja sein Biograph kann den Satz niederschreiben, der im Zusammenhang mit solchem Riesen der Lebenskraft absurd klingt: «Die 53 Jahre seines Lebens zeichnen sich durch kein besonderes Ereignis aus.» Fügt man hinzu, daß die Gleichgültigkeit dieses kleinbürgerlich gekleideten, rabenschwarzen Mannes mit dem Spitzbart, der krummen Nase, den geschorenen aufstehenden Haaren und der dicken Bauernuhrkette — wur zitieren wieder — «gegen geistiges oder künstlerisches Leben vollkommen» war, so erhalten wir das äußere Bild eines Durchschnittsmenschen kleinbürgerlicher Prägung. Daß m dem Schädel dieses «kleinbürgerlicher Prägung. Daß m dem Schädel dieses «kleinen Mannes» das Gehrm eines unmenschlichen Uebermenschen arbeitete, ist nur deshalb verwunderlich, weil wir gewohnt sind, befangen in Renassance-Ideologie, Größe unwillkürlich auch mit physiognomischer und menschlicher Bedeutung und allseitigem Ausbau der Persönlichkeit zu verbinden. Stinnes aber war keineswegs ein «Universalgenie», sondern im Gegenteil sozusagen ein «Spezialist», wenn auch auf ungeheurem Gebiete; ein Astronom, gewohnt, in Lichtjahren zu denken, dessen Alltag außerhalb dier Sternwarte bedeutungslos erscheint. Er war so konzentriert auf eben dieses, die gesamte Wirtschaft umfassende, «Spezials-gebiet, daß alles andere dagegen verblaßte und er pur eines kannte: den Zweck. Alle Versuche seiner Biographen, an andere Beweggründe glauben zu machen, patriot seine Familie? Es ist nicht anzunehmen, obwohl uns überliefert wurd, daß er «ein ausgezeichnetes Familienleben» führte. Denn hier muß gefragt werden, wann führte dieser Ruhelose, der Tag und Nacht arbeitete und viermal wöchentlich im Schlafwagen die Nacht verbrachte, dieses «Familienleben»? Baute er aus Freude am Bauen, Bauen als Selbstzweck? Oder — man muß sich dies bei der Betrachtung einzelner Teile des Stinnes-Konzens immer wieder fragen — war dieser Mann so primitiv, daß er niemals, selbst nicht in stillsten Stunden, die letzte Frage nach dem Warum seiner unendlichen Tätigkeit stellte? Wir wissen darüber nichts. (Fortsetzung folgt)